



Centro Universitário de Brasília - UniCEUB
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais – FAJS
Curso de Bacharelado em Direito

MARCELA DE ARAGÃO RODRIGUES

**O VAGÃO ROSA EM FOCO: a mobilidade feminina
como questão de gênero no Distrito Federal**

**BRASÍLIA
2020**

MARCELA DE ARAGÃO RODRIGUES

**O VAGÃO ROSA EM FOCO: a mobilidade feminina
como questão de gênero no Distrito Federal**

Artigo científico apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB).

Orientadora: Carolina Costa Ferreira.

**BRASÍLIA
2020**

MARCELA DE ARAGÃO RODRIGUES

**O VAGÃO ROSA EM FOCO: a mobilidade feminina
como questão de gênero no Distrito Federal**

Artigo científico apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB).

Orientadora: Carolina Costa Ferreira.

BRASÍLIA, 2020

BANCA AVALIADORA

Professor(a) Orientador(a)

Professor(a) Orientador(a)

O VAGÃO ROSA EM FOCO: A MOBILIDADE FEMININA COMO QUESTÃO DE GÊNERO NO DISTRITO FEDERAL.

Marcela de Aragão Rodrigues

Resumo

O presente artigo discute a mobilidade feminina e a questão de gênero. Um elemento essencial do texto é demonstrar como o machismo influencia a falta de segurança das mulheres nos transportes públicos, apresentando o histórico da mulher em relação ao uso dos meios de transporte com enfoque no chamado “Vagão Rosa”, o direito à cidade e sua relação com o empoderamento feminino e a efetividade das políticas públicas criadas até o momento para a discussão dos problemas de mobilidade das mulheres. A metodologia de pesquisa utilizada mesclou o levantamento bibliográfico e a pesquisa empírica, por meio da aplicação de um questionário virtual, cujos dados demonstram o medo das mulheres ao usar os meios de transporte e como elas veem a política pública do vagão exclusivo como boa opção, mas apenas a curto prazo. No final, cabe dizer que a saída das mulheres para o ambiente público ainda resulta em muitos perigos, entre eles o próprio trajeto dentro de qualquer transporte público; porém, as mesmas não devem ser segregadas nas políticas públicas atuais, devendo haver também uma maior participação feminina na elaboração delas, para que a perspectiva de gênero contribua para sua eficiência e proposição a longo prazo.

Palavras-chave: Mobilidade feminina. Desigualdade de gênero. Vagão rosa. Mulheres. Políticas Públicas.

Sumário:

Introdução. 1- Conhecendo o universo da mobilidade das mulheres no Distrito Federal: Pesquisa empírica e seus resultados. 2- Trajetória da mobilidade feminina. 3- O empoderamento feminino e suas mudanças no direito à cidade e proteção nos transportes públicos. 4- A influência do machismo no difícil acesso seguro para as mulheres nos transportes públicos: Os achados da pesquisa empírica. Considerações finais.

Introdução

O contexto que envolve a mobilidade urbana feminina passou e ainda passa pelas mais complexas mudanças, levando em conta a evolução da sociedade no que tange às questões de

gênero. Entretanto, nos dias atuais, a segurança patrimonial e física das mulheres ainda é um enorme empecilho para as mesmas, o que muitas vezes dificulta o avanço na consolidação de sua autonomia.

De acordo com a Companhia do Metropolitano de São Paulo (2019), o índice de mobilidade feminina nos transportes coletivos e individuais entre 2007 e 2017 aumentou, ou seja, a mulher passa a ter maior acesso ao ambiente público e o faz por esses meios de transporte, e não a pé ou de bicicleta, buscando ter uma maior segurança talvez. Logo, observa-se desses dados uma grande importância para que se desenvolvam mais políticas públicas sobre transporte coletivo, direcionadas especificamente às mulheres, em suas disposições. Pensando dessa forma, foi criada a política pública do “Vagão Rosa”, que visa diminuir a insegurança de mulheres ao utilizarem os metrô, já que estes e outros transportes públicos são parte fundamental para o deslocamento feminino da área interna (dentro de casa) para a área externa (fora de casa).

Com isso, entre as políticas públicas abordadas, é de grande relevância tratar sobre o “Vagão Rosa” ou o vagão preferencial para mulheres e deficientes físicos, além da discussão sobre sua eficácia, cabendo um olhar especial à sua importância e como esta política colabora ou não para o avanço do feminismo e da igualdade de gênero em um país ainda predominantemente patriarcal (BRASIL, 2014, p. 3-4).

Assim, considerando que o Brasil tem um longo histórico de machismo e isso influencia na falta de segurança nos transportes públicos ou na criação de políticas públicas que favoreçam as mulheres, levando à sua entrada tardia no mercado de trabalho (ALBUQUERQUE, 2016, p. 1), por exemplo, ressalta-se que esta presença contínua de uma sociedade patriarcal impede a independência feminina, especialmente no seu direito de ir e vir. Logo, é necessário analisar todo esse histórico de forma a complementar a compreensão da sociedade acerca dos perigos incessantes que mulheres sofrem por apenas serem mulheres, dando maior enfoque na sua forma de mobilidade.

Ademais, cabe aqui reforçar que é imprescindível o questionamento sobre se as políticas públicas que envolvem a mobilidade feminina cumprem realmente com seu objetivo de garantir a segurança das mulheres em suas trajetórias diárias ou se apenas refletem ainda mais a ideia do machismo na nossa sociedade, segregando-as. Isso porque a própria ideia do “Vagão Rosa”, como um exemplo, não surgiu a pedidos de mulheres (BALASSIANO; BARROS; TEIXEIRA, 2019, p. 3) e, até pouco tempo, as mesmas não entendiam seu

propósito ou simplesmente não o usavam.

Hoje, com a evolução de pensamentos feministas, fica claro que nem sempre as ideias propagadas para buscar a segurança de mulheres são de fato efetivas na prática, e isso é demonstrado pelo medo constante que todas sentem ao sair de casa para se deslocar em direção a qualquer lugar (ALMEIDA, 2018, p. 16), seja noite ou dia, já que são sempre bombardeadas com informações de casos de feminicídios ou assédios sem fim e possuem consciência de que podem ser a próxima vítima, se já não forem. Tendo em vista o site de notícias Metrôpoles (2019), através do projeto “Elas por Elas”, o número de casos de violência contra a mulher registrados somente nas delegacias do Distrito Federal no ano de 2019 chegou à 16.954 e os casos de feminicídios foram 33 consumados e 89 tentativas. Logo, o questionamento passa a envolver não somente a eficácia de políticas públicas, mas a forma como mulheres foram e são tratadas e como isso reflete nas suas lutas diárias para fazerem coisas simples como apenas conseguir sair de casa com segurança.

Dessa forma, de maneira a enfrentar a discussão acerca da política pública do “Vagão Rosa”, cabe a sua análise com perspectiva de gênero, ou seja, buscar entender essa construção social de regras, costumes e hábitos (BANDEIRA, 2005, p.7-8), que não se relaciona diretamente com a questão biológica do sexo, para pontuar seus principais defeitos ou acertos, e suas consequências perante as mulheres e para ter um resultado prático sobre o assunto junto com os dados da pesquisa empírica e qualitativa.

1 Conhecendo o universo da mobilidade das mulheres no Distrito Federal: Pesquisa empírica e seus resultados.

O artigo científico buscou tratar do vagão rosa em duas partes diferentes, sendo uma teórica e a outra empírica. Decidiu-se tratar do assunto por uma entrevista semiestruturada através de formulários do Google, pela internet, já que essa ferramenta garantiria um grande alcance entre as mulheres, por poderem responder em qualquer momento em que elas tiverem maior disponibilidade e pelo compartilhamento mais fácil. O formulário de pesquisa foi amplamente divulgado por meio do aplicativo de comunicações *WhatsApp*. Tal forma de pesquisa foi escolhida por garantir a presença de diversas opiniões femininas recentes sobre o “Vagão Rosa” (sua eficácia, pontos positivos e negativos), e sobre como as mulheres se sentem ao utilizar os transportes públicos no geral, buscando entender se a política pública do vagão exclusivo para mulheres e deficientes físicos é eficiente ou não para a proteção da

integridade física feminina e como o machismo afetou esta segurança. Trata-se, assim, de uma pesquisa de opinião, para aferir a percepção social sobre o “Vagão Rosa”.

Assim, a pesquisa empírica por formulário na internet foi escolhida para trazer uma maior praticidade tanto para a pesquisadora quanto para quem a respondeu, e, apesar de todos os pontos positivos, também existiram pontos negativos, como, por exemplo, a falta de controle sobre quem de fato estava respondendo ao questionário, e se essa pessoa responderia à pesquisa de maneira completa. Logo, como a maioria das perguntas eram independentes entre si, algumas mulheres não chegaram a responder integralmente à entrevista semiestruturada, porém, não foi algo que afetou efetivamente o artigo em si, pelo contrário, mesmo com algumas perguntas não respondidas, as respostas dadas foram muito importantes do ponto de vista qualitativo, para dar base e complementar toda a parte teórica do trabalho.

É importante ressaltar que as perguntas foram baseadas nas pesquisas empíricas realizadas por Albuquerque (2016) e por Balassiano, Barros e Teixeira (2019), porque se relacionam diretamente com o tema aqui abordado, apesar de terem sido realizadas em um local diferente (artigos com foco na região metropolitana do Rio de Janeiro).

Dessa forma, buscando atingir uma boa parcela de mulheres que moram em Brasília ou em suas cidades-satélites, a pesquisa foi liberada virtualmente no dia 27 de setembro de 2019 e circulou até o dia 21 de outubro de 2019, quando se iniciou a análise dos resultados das 148 pessoas que a tinham respondido. É necessário expor aqui que a pesquisa não é quantitativa porque a parcela de mulheres que acessa o metrô é muito maior do que as que foram de fato entrevistadas virtualmente, já que de acordo com o G1 (METRÔ, 2016) o número de pessoas que utilizam esse meio de transporte representam 4,9% da população do Distrito Federal. Ou seja, não há como representar o número real de mulheres desta porcentagem, mas buscou-se apontar uma realidade ou um cenário específico para ser estudado e analisado neste artigo.

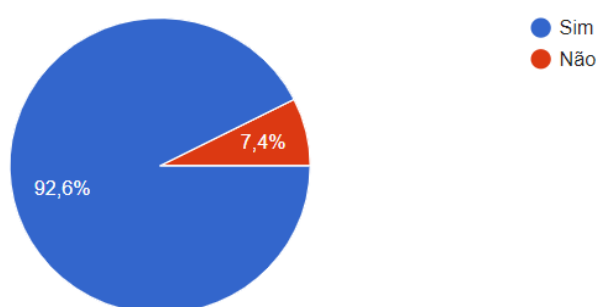
Perguntas como “você se identifica como uma mulher?” e “você usa o vagão rosa?” serviram para selecionar as pessoas que realizariam a pesquisa, já que o foco é buscar respostas de mulheres que utilizam de fato o “Vagão Rosa”. Além disso, apesar de o interesse inicial acerca da primeira pergunta ser de também abordar os transgêneros do sexo masculino que se identificam com o sexo feminino e como seriam suas locomoções dentro dos transportes públicos, especialmente no metrô e seu “Vagão Rosa”, não foi possível ao longo da pesquisa conseguir mais dados sobre esse quesito, que, apesar de importante, foi deixado

de lado para que se aprofundasse no estudo de mulheres cisgênero e sua relação com o transporte público.

Também é importante destacar que a pesquisa era finalizada com a resposta negativa às duas perguntas acima, mas, caso as mulheres entrevistadas não utilizassem o “Vagão Rosa”, elas poderiam justificar o porquê antes do fim da pesquisa, o que foi essencial para a busca de reflexões em torno da efetividade de tal política pública, já que responderam que não faziam uso do referido vagão por não saber qual é, por falta de sinalização, por estar muito longe da escada da estação, por não representar as mulheres no geral, por ser muito lotado e por não resolver o problema principal, já que as mulheres permanecem sendo assediadas em outros locais.

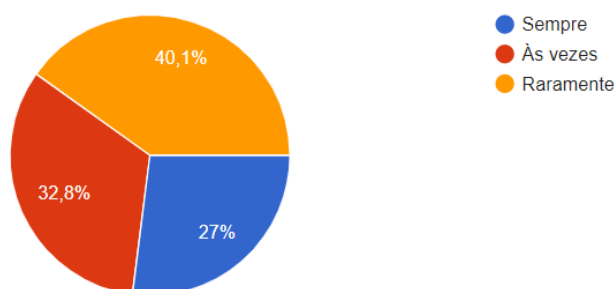
Perguntas referentes aos horários, frequências e motivos do uso do vagão exclusivo serviram para separar as mulheres de acordo com suas respostas sobre aspectos positivos e negativos do metrô. Além disso, buscando um dos objetivos do artigo científico, vieram as perguntas acerca da eficácia da política pública do “Vagão Rosa” ao questionar sobre a segurança/integridade física da mulher e se tal proposta era viável a curto/longo prazo ou apenas inviável.

Gráfico 1: Você se identifica como uma mulher?

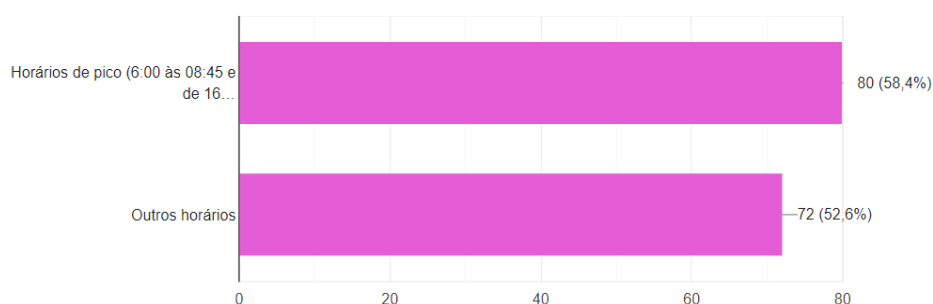


Fonte: Elaboração própria.

Sobre os resultados, primeiramente, cabe analisar a primeira pergunta “você se identifica como uma mulher?” já que o foco da pesquisa recai exatamente sobre essas pessoas. Porém, para as 11 pessoas que não se identificavam como mulheres o formulário teve seu fim, e só teve continuidade para as outras 137 pessoas que efetivamente se identificavam como uma mulher.

Gráfico 2: Com qual frequência você acessa o metrô?

Fonte: Elaboração própria.

Gráfico 3: Em qual horário você costuma acessar o metrô?

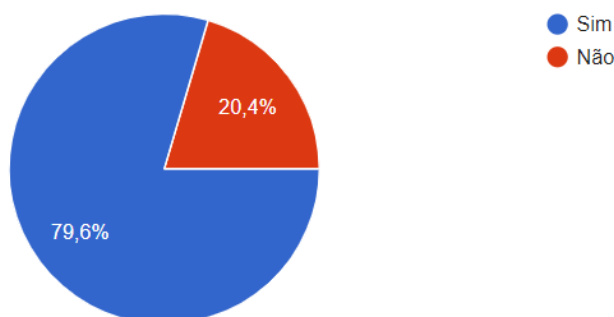
Fonte: Elaboração própria.

O questionamento sobre “com qual frequência você acessa o metrô?” e “em qual horário você costuma acessar o metrô?” servem de base para outras análises. Como um exemplo, se a mulher acessa o metrô com maior frequência em horários de pico, ela pode estar ainda mais sujeita a passar por situações de constrangimento, como assédios, já que há maior lotação nos vagões. Para a primeira pergunta, cabe a reflexão de que as mulheres que acessam o metrô com mais habitualidade podem sentir insegurança com maior frequência e, conseqüentemente, usar o “Vagão Rosa” para evitar problemas que já tenham visto acontecer com outras pessoas ou com elas mesmas. Na pergunta sobre a frequência percebe-se que 55 mulheres usam o metrô raramente, 45 às vezes e 37 sempre, ou seja, a maioria das entrevistadas não têm o costume de usar o metrô. Já sobre os horários de acesso ao metrô, 80 mulheres usam esse transporte público nos horários de pico e 72 em outros horários.

Ademais, é importante ressaltar que na pesquisa como um todo não se abordaram os temas de classe e raça especificamente, voltando o foco para questões de gênero, o que não significa de forma alguma que os primeiros fatores não afetam a mobilidade das mulheres, pelo contrário. Porém, buscando aprofundar apenas em um ponto e pela maior praticidade da

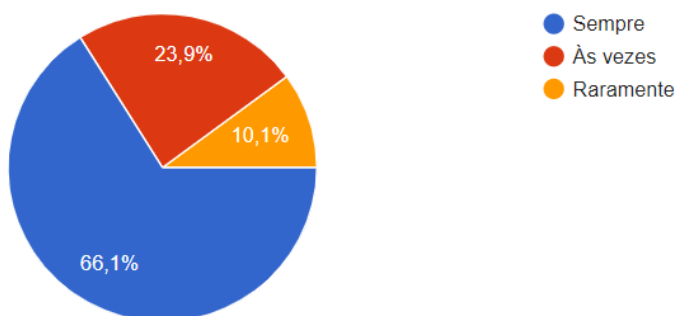
pesquisa empírica em si, fez-se este recorte.

Gráfico 4: Você usa o vagão rosa (vagão exclusivo para as mulheres e deficientes físicos)?



Fonte: Elaboração própria.

Gráfico 5: Com qual frequência você usa o vagão rosa?



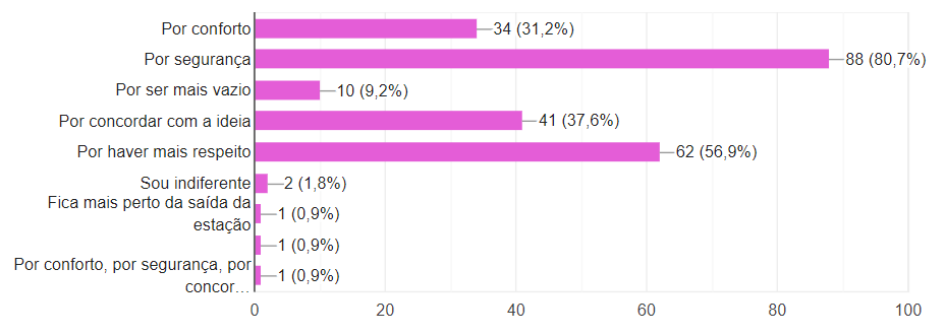
Fonte: Elaboração própria.

Após as outras perguntas, temos mais duas focadas para o centro da pesquisa que são “você usa o vagão rosa?” e “com qual frequência você usa o vagão rosa?”. Ambas as perguntas têm como objetivo observar se a política pública sobre o vagão exclusivo para mulheres e deficientes físicos tem chamado atenção o suficiente para ser de fato utilizado. Na segunda pergunta, temos que 72 mulheres usam sempre o vagão rosa, 26 às vezes e 11 raramente, o que nos dá margem para analisar que, apesar de muitas mulheres utilizarem o metrô raramente, a grande maioria usa o vagão exclusivo quando utiliza esse meio de transporte. Para a primeira pergunta, 109 mulheres utilizam o vagão rosa e 28 não, sendo essas últimas direcionadas para outra pergunta que é “por que você não usa o vagão rosa?”, oferecendo às participantes da pesquisa um espaço em branco para dizerem seus motivos.

Dessa forma, como já foi citado anteriormente, para as respostas da pergunta acima,

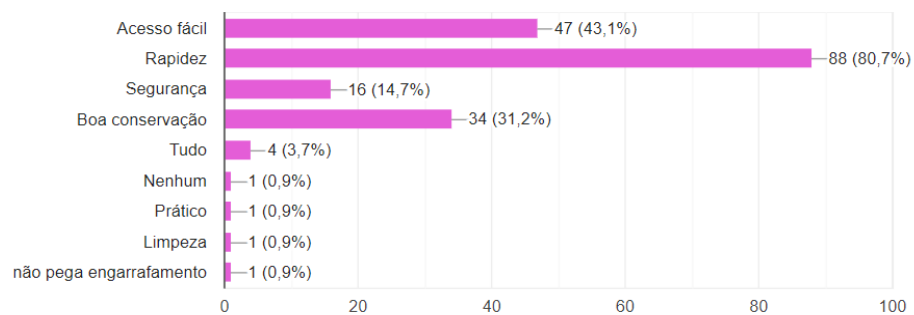
mostram-se motivos que envolvem a falta de sinalização do “Vagão Rosa”, ou a sua inexistência quando a mulher utilizava o metrô, a sua lotação, a localização em um local muito longe da plataforma e outras respostas críticas que afirmam que as mulheres não devem ser assediadas em lugar nenhum e, por isso, não devem ser direcionadas a um vagão específico para prevenir tal crime, o que não resolveria o problema maior, a cultura machista.

Gráfico 6: Por qual motivo você usa o vagão rosa?



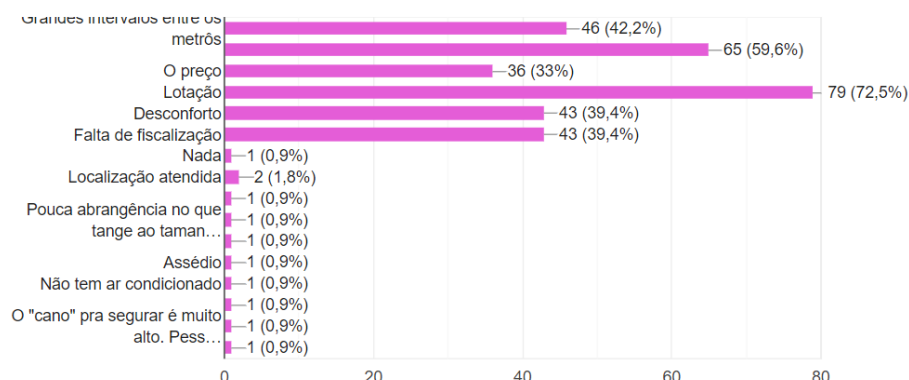
Fonte: Elaboração própria.

Gráfico 7: Quais desses aspectos são tidos como positivos no metrô para você?



Fonte: Elaboração própria.

Gráfico 8: Quais desses aspectos são tidos como negativos no metrô para você?

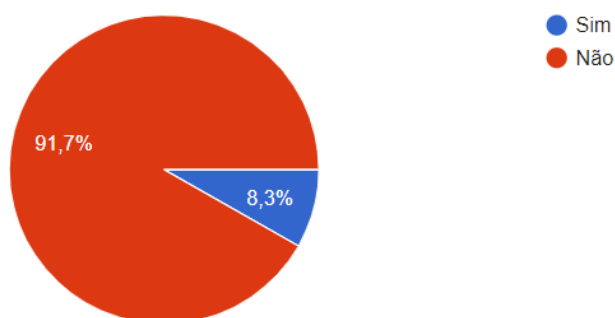


Fonte: Elaboração própria.

As perguntas que se referem aos aspectos negativos e positivos do metrô e o motivo pelo qual as mulheres usam o “Vagão Rosa” foram importantes para uma maior compreensão sobre o porquê de o vagão exclusivo ser tão utilizado pelas usuárias femininas, sendo que as entrevistadas poderiam marcar mais de uma opção apresentada e também oferecer uma nova alternativa. Logo, tivemos que os dois grandes motivos para a utilização dessa política pública foram “por segurança” (88 mulheres responderam isso) e “por haver mais respeito” (62 mulheres responderam isso), além de darem seus próprios motivos, contabilizados como “menos possibilidade de ser assediada”, “por conforto, segurança e por concordar com a proposta” e “por ficar mais perto da saída”. As outras respostas sobre os motivos foram marcadas como opções de “maior conforto”, “por concordar com a ideia” e “por ser mais vazio”, nas quais 34, 41 e 10 mulheres responderam, respectivamente.

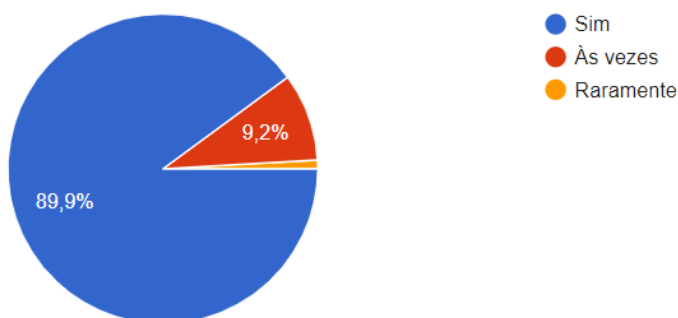
Sobre o questionamento acerca dos aspectos positivos do metrô, 88 mulheres responderam que um fator primordial é a “rapidez”, sendo que 47 responderam que seria pelo “acesso fácil”, 34 pela “boa conservação” e 16 pela “segurança”, o que mostra como o transporte público em si não garante a proteção da mulher no dia-a-dia. A “limpeza” e a “praticidade” também foram aspectos destacados como positivos no campo livre da pesquisa pelas mulheres. Já sobre os aspectos negativos, 79 mulheres marcaram a “lotação”, 65 marcaram a “falta de respeito dos usuários”, 46 marcaram o “grande intervalo entre os metrô”, 43 marcaram o “desconforto” e a “falta de fiscalização” e 36 marcaram o “preço”. A “localização atendida”, “falta de estações” e “pouca ventilação nos vagões” foram outras respostas que as usuárias decidiram compartilhar no campo livre.

Gráfico 9: Você considera os transportes públicos no geral como seguros?



Fonte: Elaboração própria.

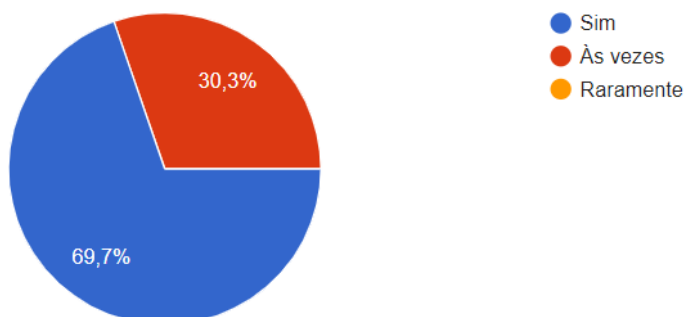
Gráfico 10: Você entende o vagão rosa como uma forma de proteção à sua integridade física?



Fonte: Elaboração própria.

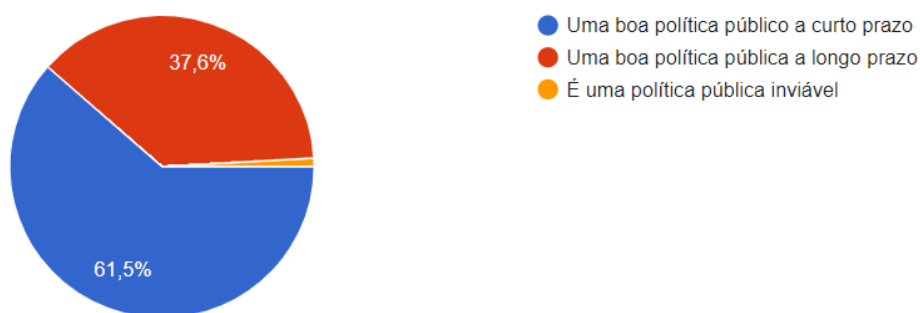
A pesquisa também faz referência às perguntas sobre a segurança e integridade física da mulher dentro dos transportes públicos no geral e no vagão rosa. Para 109 mulheres que responderam a pergunta do Gráfico 9, 100 disseram que os transportes públicos no geral não são considerados como seguros e 9 sentem que há segurança nos meios de transporte. Já em relação ao vagão exclusivo especificamente, 98 das mulheres o consideram como uma forma de proteção à sua integridade física sempre, 10 acreditam que o vagão as protejam às vezes e apenas 1 respondeu que raramente a política pública cumpria essa função.

Gráfico 11: O uso do vagão rosa cumpre com a finalidade de prevenir/evitar desconfortos ou constrangimentos para você?



Fonte: Elaboração própria.

Gráfico 12: Você considera o vagão rosa como:



Fonte: Elaboração própria.

A respeito da eficácia da política pública em si, a pesquisa trouxe a pergunta “o uso do vagão rosa cumpre com a finalidade de prevenir/evitar desconfortos ou constrangimentos para você?” em conjunto com a escolha de opções de que o “Vagão Rosa” seria uma boa política pública de longo ou curto prazo ou que não seria uma boa política pública. Assim, 76 mulheres responderam que o vagão exclusivo cumpre com sua finalidade e 33 marcaram que isso ocorria apenas às vezes. Sobre as opções, 67 mulheres responderam que o vagão exclusivo é uma boa política pública a curto prazo, 41 consideram que é uma boa política pública a longo prazo e 1 considera a política como inviável. Ou seja, apesar de muitas mulheres considerarem que o “Vagão Rosa” é uma forma de proteger suas integridades físicas, elas entendem também que não é uma política à longo prazo já que não resolve a totalidade do problema.

Como uma conclusão acerca das respostas das usuárias de transportes públicos, e, especialmente do metrô e de seu vagão exclusivo de mulheres, cabe a percepção de que, em geral, as mulheres não se sentem seguras ao utilizar transportes públicos, mas aderiram à política pública do “Vagão Rosa” como forma de solução rápida para ter um pouco mais de tranquilidade no cotidiano, mesmo sabendo que o problema tem, historicamente, raízes muito mais profundas e que ele não se resolverá com a simples opção de segregação de mulheres em um local onde nenhum homem poderá tocá-las.

2 Trajetória da mobilidade feminina

A mulher, historicamente, passa por dificuldades para sair do ambiente privado e ir para o público, diferente dos homens. Isso ocorre porque desde os tempos agrícolas, o homem era quem trabalhava no cultivo e a mulher se encarregava das tarefas domésticas que se encaixariam melhor com a eventual maternidade (BEAUVOIR, 1970, p. 89). Logo, os homens conseguiram se desenvolver mais em diversos aspectos específicos fora de casa enquanto a mulher tinha sua liberdade, no geral, restringida e essas limitações impactaram em sua evolução ao longo dos anos.

Com a chegada da Revolução Industrial em 1780 e com a mudança dos trabalhos artesanais para o trabalho pesado nas fábricas, o serviço doméstico passa a ser extremamente desvalorizado, fazendo com que se iniciasse a entrada das mulheres no mercado de trabalho, o que fazia com que as mesmas acumulassem muita vezes o serviço dentro de casa e o serviço dentro das fábricas, se tornando cada vez mais exaustas (MACHADO, 2017, p. 3). A falta do lucro capitalista gerou essa nova realidade para as mulheres que até hoje reflete na nossa sociedade, já que, pelo entendimento patriarcal histórico, elas seriam as responsáveis por todos os afazeres domésticos, e, se precisassem trabalhar, teriam que dar conta dos dois, muitas vezes sozinhas. Conforme UN-Habitat (2012, p. 4), “embora os homens e as mulheres passem o mesmo tempo trabalhando, o trabalho da mulher não é remunerado ou reconhecido, uma vez que essas tarefas são consideradas suas funções tradicionais”, ou seja, as tarefas domésticas são só uma das muitas obrigações femininas que são desvalorizadas.

Temos ainda que antigamente, em relação à mobilidade, a mulher era limitada aos ambientes privados com vestimentas que dificultam, por exemplo, sua mobilidade em um cavalo ou em bicicletas enquanto ao homem é permitido e adaptado o uso dos mais diversos meios de transporte que vão surgindo. Logo, enquanto mulheres passavam por dificuldades

para subir em uma bicicleta por recomendações médicas, já que ela poderia “danificar” seus genitais femininos (MACHADO, 2017, p. 4), e por apenas poderem usar trajes pesados e inadequados que poderiam causar acidentes fáceis nesse meio termo, o homem era livre para ir e vir no ambiente público e privado, criando e fazendo uso de vários transportes para facilitarem a sua circulação, ignorando quaisquer adaptações femininas (PRADO, 2018, p.32).

Além disso, voltando para os ambientes da sociedade, cabe uma importante diferenciação que traz grande impacto para essa dificuldade da mulher de conseguir sair do ambiente privado no que diz respeito à questão de gênero e sua diferenciação com o sexo. Assim, sexo deve ser distinguido de gênero, sendo que o primeiro faz referência à elementos biológicos como genitálias, seios, e outras características do corpo humano no sexo feminino, masculino ou para pessoas intersexuais (pessoas que possuem tanto elementos biológicos femininos quanto os masculinos). Já, quando tratamos de gênero, estamos falando sobre uma construção histórica sob diversos aspectos que mudam de acordo com o tempo (OKIN, 2008, p. 318), tendo uma relação indireta com o sexo e que cria uma ideia de papéis “corretos” para mulheres e homens dentro da sociedade.

O gênero criou uma ideologia tão forte de papéis individualizados que isso afeta a forma como as mulheres deveriam se portar dentro do ambiente doméstico até hoje, principalmente quando este era o único lugar que ela poderia estar. Assim, não há dúvidas de que as construções históricas e sociais contribuíram para os grandes obstáculos que a mulher encontra ao sair de casa e ir para qualquer lugar público. Isso foi o que limitou a privacidade e intimidade feminina em um ambiente privado, que é tido como um local onde os homens poderiam colocar ou tirar suas máscaras, tendo a liberdade de deixar seu papel social de lado, mas as mulheres, não (OKIN, 2008, p.325).

Logo, tem-se que a mulher teria um papel familiar interno de ser mãe e dona-de-casa, enquanto o homem, em sua grande maioria, só se veria enquadrado em seu papel familiar fora de casa, onde todas as suas responsabilidades se completariam, já que é de praxe que suas funções como pai no ambiente privado sejam negligenciadas para que consiga o tal esperado sucesso no ambiente público, recaindo sobre os ombros das mulheres o peso de conseguir completar suas tarefas de casa sozinhas (OKIN, 2008, p. 308). Ademais, há uma força feminina descomunal que faz as mulheres conseguirem cumprir com seu “papel social” no privado e ainda se adequar à rotina de trabalho no público, se quiserem ou necessitarem, mas serem continuamente julgadas por apenas querer se desenvolver criativamente e por fugir do

que lhe é imposto pelo patriarcado, situação essa que um homem nunca passaria. Logo, percebe-se que a mulher acumula fardos extras já que é considerada como a cuidadora primária de sua família (SARAIVA, 2017, p. 7).

Com tudo isso, ainda há as próprias limitações das cidades, que impedem a locomoção segura das mulheres que fazem seu trajeto direcionado para locais públicos. Como as cidades são construídas majoritariamente por homens, não há uma atenção voltada para as desigualdades de gênero, o que reforça a opressão e preconceitos que as mulheres sofrem ao circular fora de casa (ALMEIDA, 2018, p. 13). Assim, o planejamento urbano favoreceu em grande parte os homens ao entender que o espaço público é direcionado para eles e o espaço privado pertenceria às mulheres, ignorando totalmente as últimas (SARAIVA, 2017, p. 5). De acordo com Calió (1992, p. 4):

Essa distinção das esferas públicas e privadas “sexuou” a cidade, gerando uma dominação masculina. Os estudiosos tiveram dificuldade em reconhecer a existência dessa dominação, o que resultou na invisibilização das mulheres na multidão que compõe o espaço urbano.

Então, o direito à cidade é aquele no qual todos em sociedade deveriam sentir que fazem parte e habitam o local onde transitam, ou seja, é fazer parte de onde convive no cotidiano, o que envolve o direito à mobilidade e direitos às necessidades básicas de infraestrutura que estão amplamente relacionados com recortes de gênero, classe e raça (ALBUQUERQUE, 2019, p. 31). Para as mulheres, a ausência do direito à cidade se nota quando as mesmas não tem acesso seguro para transitar no ambiente público, como os homens, por exemplo, principalmente quando não se leva em consideração a falta de iluminação ou calçadas, tornando essa trajetória ainda mais perigosa dependendo do horário em que elas sairão de casa, fazendo com que as mesmas deixem de pertencer naqueles ambientes por medo.

Ademais, de acordo com a pesquisa realizada por Bastos (2017) na plataforma online Gênero e Número, só existem 5 mulheres que lideram secretarias municipais e autarquias das capitais e tratam de mobilidade urbana, demonstrando uma clara deficiência na representação feminina sobre o tema, o que explica o fraco planejamento urbano e as poucas políticas públicas que de fato “abraçam” as mulheres em seu deslocamento, provocando mais insegurança e desconforto às mesmas (BALDUINO; JESUS, 2018, p. 1).

Além disso, fatores como o vazio urbano trazem novamente à tona o fato de que a mulher é completamente ignorada no planejamento das cidades e, assim, se torna alvo fácil e

vulnerável para violências diversas. O vazio urbano ocorre quando há um horário em que todas as atividades na cidade se interrompem, e, conseqüentemente, a mulher se sente “presa” em casa por ter medo de sair para o ambiente externo e sofrer algum tipo de violência, ou, só sai de casa se estiver com amigos ou familiares, majoritariamente do sexo masculino (ITDP - BRASIL, 2018, p. 30).

Dessa forma, serviços necessários e que deveriam ser garantidos à todos são negligenciados, como serviços de luz, de transportes públicos e policiamento, e isso afeta diretamente a forma como as mulheres se sentem ao sair de casa, buscando muitas vezes um homem próximo à elas para se considerarem um pouco menos inseguras e vulneráveis em um ambiente muitas vezes hostil (ALMEIDA, 2018, p. 21). Ou seja, está mais do que claro a ausência de um planejamento urbano que leva em consideração o direito à cidade para as mulheres e a segurança feminina em todo o percurso, que inclui a saída de casa até o seu destino final, e não somente dentro dos transportes públicos (BALDUINO; JESUS. 2018, p. 5).

Conclui-se então que faltam políticas públicas relacionadas ao direito à cidade que envolvam e protejam de fato as mulheres sem segregá-las ainda mais no trajeto para o ambiente externo. Para isso, a participação feminina é mais do que essencial para criar formas de melhorar as propostas implementadas, para alertar a falta de fiscalização das que já existem e para ajudar na formação de novas políticas públicas, já que as mulheres raramente têm presença direta nesse processo, o que é no mínimo estranho, sendo que elas são o público alvo em perspectiva.

3 O empoderamento feminino e suas mudanças no direito à cidade e proteção nos transportes públicos.

O feminismo foi e continua sendo um movimento de extrema importância para as mulheres, já que tem um papel fundamental para a criação de diversas políticas públicas que vêm influenciando o cotidiano feminino. Cabe pontuar aqui que tal movimento não se deu da noite para o dia, possuindo fases ou “ondas” em tempos diferentes, que continuam presentes até hoje.

A primeira onda feminista, de acordo com Pedro (2015), ocorreu por volta do final do século XIX, no qual as mulheres foram em busca de poder político e conquistaram o direito

de voto, por exemplo. Durante este momento, ocorria a Revolução Francesa que ressaltava os ideais de liberdade, fraternidade e igualdade, mas estes não abordavam as mulheres em seu contexto, fazendo com que elas se juntassem e reivindicassem tais direitos para si também, baseados nas ideologias do iluminismo (VARELA, 2015 *apud* VERGO, 2014, p. 3). Tudo isso gerou um choque de pensamentos, os inovadores contra os antigos, motivo pelo qual tal período se perdurou por mais tempo.

A segunda onda ocorreu no ano de 1960, período subsequente à segunda guerra mundial, que trouxe grandes desilusões a respeito de direitos civis e de uma sociedade democrática (MIRANDA, 2015, p. 350). Logo, houve grande questionamento acerca do patriarcado e o feminismo, especialmente sobre a subordinação recorrente das mulheres aos homens, o que levou à luta feminina de novos direitos de igualdade (LAGO, 2012, p. 4-5).

Já na terceira onda feminista, que surgiu no início de 1990 e continua presente até hoje, temos a ampliação dos temas já discutidos anteriormente, focando no estudo das relações de gênero (KOLLER; NARVAZ, 2006, p. 649). Assim, de acordo com Miranda (2015, p. 351) “a referida onda amplia o leque das questões discutidas até então pelos movimentos feministas e coloca temas como prostituição, lesbianismo, raça e etnia no centro dos debates”.

Todas essas fases são resultado de movimentos sociais impulsionados pelas mulheres em busca de seus direitos e, que no Brasil, resultaram no direito de voto em 1932, na criação do Conselho Nacional dos Direitos das Mulheres em 1985, na constitucionalização de direitos igualitários para homens e mulheres na Constituição de 1988, entre outros acontecimentos (MIRANDA, 2015, p. 359-360). Mostra-se então a importância do estudo de gênero, que de acordo com Vieira (2013, p. 35) é “além de uma redefinição e do alargamento das noções tradicionais daquilo que é historicamente importante, a disciplina passou a incluir tanto a experiência pessoal e subjetiva quanto as atividades públicas e políticas das mulheres”. Em adição à conquista de direitos e à luta pela igualdade entre os gêneros, as ondas também colaboraram para a criação de políticas públicas voltadas para as necessidades femininas, porém nem sempre são a melhor opção a longo prazo.

De acordo com Farah (2004, p. 47) “política pública pode ser entendida como um curso de ação do Estado, orientado por determinados objetivos, refletindo ou traduzindo um jogo de interesses”. Assim, apesar de as políticas públicas serem de extrema importância para a conquista da autonomia feminina, estas, em suas grandes majorias, são guiadas por homens,

que não atendem os interesses das mulheres (CRESCENCIO, 2016, p. 15), ou por movimentos feministas, mas que raramente são levadas à frente.

Dessa forma, cabe a análise de alguns movimentos e políticas públicas realizadas com foco nas mulheres e suas consequências no mundo feminino. Após a Revolução Industrial, marco para a entrada das mulheres no mercado de trabalho em ambiente público, como já foi citado acima, a bicicleta se tornou um meio de transporte requisitado pelas moças trabalhadoras, que foram contra todos os impedimentos morais, já que se tinha a ideia de que ela poderia atrofiar o útero, e se tornou um grande passo para adquirir maior autonomia e direitos iguais (MELO; SCHETINO, 2009, p. 116). Ademais, a moda feminina também teve uma grande reviravolta com a aceitação do uso de bicicletas por mulheres, já que estas usavam mais calças bloomer e spencers (espécie de casaco masculino da época), o que tornou as vestimentas mais leves e confortáveis para a locomoção do dia-a-dia (MACHADO, 2017, p. 5).

É importante citar também o movimento “Vamos Juntas”, iniciado em 2015 pela jornalista Babi Souza, com o objetivo de que as mulheres marcassem entre elas de terem uma rota e meio de transporte em comum para se deslocarem, já que sozinhas haveria uma maior insegurança em relação ao percurso. Este movimento se expandiu para uma rede online onde as mulheres conseguem compartilhar relatos de assédios e abusos, o que gera uma maior sororidade (BALDUÍNO; JESUS, 2018, p. 3).

O Espaço Mulher, de acordo com o blog Busca Ônibus (ESPAÇO, 2017), surgiu de diversas demandas femininas, acolhidas pelas empresas Brasil Sul, Viação Garcia, Santo Anjo e Eucatur de ônibus em viagens rodoviárias, e se trata de haver a reserva de alguns assentos para as mulheres neste transporte sem nenhum custo adicional, que possuem a cor rosa ou lilás. Esses assentos só poderão ser comprados por mulheres e tal medida teria como objetivo trazer maior conforto e segurança feminina durante o trajeto.

Outra política pública com foco feminino foi o “Vagão Rosa” ou o vagão exclusivo para as mulheres e deficientes físicos, implementado no Brasil, na cidade do Rio de Janeiro, pela Lei Estadual número 4.733/2006, reformada e transformada em Lei Estadual número 7.250/2016, projetos do Deputado Estadual Jorge Picianni, claramente uma medida que não envolveu uma demanda feminina originalmente, desde já fortemente criticada por algumas mulheres por este motivo (SILVA, 2017, p. 13-14). Esta política, foco da pesquisa empírica feita para este artigo, foi vetada em São Paulo pelo governador por causa das excessivas

controvérsias e insatisfações do público feminino (ALBUQUERQUE, 2016, p. 13), e foi adotada na capital do país pela Lei Distrital 4.848/2012 e implementada de fato em 2013, período em que somente era exclusivo para mulheres nos horários de pico, assim como no Rio de Janeiro, mas em 2015 a política pública foi estendida para o horário integral, sempre no primeiro vagão, de acordo com o site de notícias R7 (METRÔ-DF, 2015).

Ademais, os temas de violência, saúde, meninas e adolescentes, geração de emprego e renda para o combate à pobreza, educação, trabalho, infraestrutura urbana e habilitação, questão agrária, incorporação da perspectiva de gênero por toda política pública ou *transversalidade* e o acesso ao poder público são elementos que devem sempre vir à tona quando se diz respeito à políticas públicas para mulheres, já que são as principais demandas dos movimentos femininos atuais (FARAH, 2004, p. 56-58). Uma maior observação ao termo *transversalidade*, que foi adotado na China, durante a Plataforma de Ação da IV Conferência Mundial das Mulheres, é indispensável por fortalecer ainda mais a autonomia feminina, e, de acordo com Silva (2017, p. 11):

As políticas públicas orientadas pela transversalidade de gênero devem, portanto, promover a redução da desigualdade entre os sexos; considerar que a especificidade de homens e mulheres constituem elementos de uma estruturação social e de direitos; rearticular ações políticas e sociais sob o olhar de gênero; e enfrentar o racismo e o sexismo nas suas ações.

Logo, ainda de acordo com Silva (2017, p. 10-11), nota-se a diferença entre políticas públicas universais e políticas públicas focalizadas. As últimas buscam reconhecer uma desigualdade recorrente com um grupo vulnerável específico para que consigam atender melhor às suas necessidades para acabar com o desequilíbrio. Já as primeiras, não focam em grupos particulares e tendem à desconsiderá-los e também suas demandas, por serem muito genéricas. Assim, devem ser utilizadas as políticas focalizadas para abarcar os grandes elementos reivindicados pelas mulheres atualmente.

Ademais, cabe a análise do quinto Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (IPEA, 2020) no Brasil que visa acabar com a desigualdade entre homens e mulheres e dar maior autonomia às mulheres através do empoderamento (IPEA, 2019, p. 5). São nove metas globais para se alcançar na ODS 5, abrangendo diversos assuntos, como a discriminação feminina, violência contra mulheres, valorização do trabalho doméstico, participação da mulher na esfera política e econômica e etc. Esses objetivos buscam ser assegurados por alguns órgãos brasileiros, entre eles cabe citar, de acordo com Miranda (2015, p. 360-361), a Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres (SPM), criada em 2003 no governo do

Presidente Lula, sendo esta vinculado ao Gabinete da Presidência e ao Conselho Nacional dos Direitos da Mulher (composto por mulheres de movimentos feministas e de mulheres que participaram de processos eleitorais).

Além disso, a partir de Conferências Municipais, Estaduais e da I Conferência Nacional de Política para Mulheres veio o I Plano Nacional de Política para Mulheres em 2004, e mais tarde, com a II e III Conferência Nacional de Política para Mulheres (2007 e 2011), veio o II Plano Nacional de Política para Mulheres entre 2013 e 2015 (MIRANDA, 2015, p. 361). Também cabe citar os Planos Plurianuais criados entre 2004 e 2007 em conjunto com a SPM, ONU e UNICEF que buscaram colocar em evidência as lutas de movimentos feministas (ANDRADE; BARZOTTO; MEYER, 2019, p. 83). Tudo isso favoreceu para a criação de políticas que buscassem atingir os objetivos da ODS 5, alcançando direitos femininos que antes se perdiam em legislações abstratas.

Em resumo, é de suma importância a contínua participação política das mulheres para que haja maior questionamento e conscientização dos problemas do cotidiano feminino, visando também que as políticas públicas venham de demandas, de fato, femininas, alcançando o interesse e os desconfortos de mulheres. Assim, sendo os movimentos feministas apenas o início da chamada de mais mulheres para o mundo político, estas devem sempre continuar se posicionando e fazendo história para as demais gerações, afirmando suas autonomias, já que, conforme Souza-Lobo (1991, p. 247), “freqüentemente as análises ignoraram que os principais atores nos movimentos populares eram, de fato, atrizes”.

4 A influência do machismo no difícil acesso seguro para as mulheres nos transportes públicos: Os achados da pesquisa empírica.

É visível a dificuldade que todas as mulheres enfrentam no dia-a-dia por conta da questão de gênero, especialmente quando se trata de sua mobilidade. Como já foi citado neste artigo anteriormente, não é recente a ausência do direito à cidade em relação ao sexo feminino, muitas vezes porque quem decide as questões legais e urbanas são homens. Assim, ainda falta um grande número de mulheres envolvidas no campo político, tendo em vista que o Brasil está ocupando a 115ª posição no ranking de mulheres na política de acordo com o site de notícias Agência Brasil (2017), que se baseou na pesquisa do Projeto Mulheres Inspiradoras, com dados do Banco Mundial e do TSE.

Logo, os interesses femininos em relação ao direito à cidade são deixados de lado, gerando diversas consequências, especialmente a insegurança para simplesmente andar fora de casa. Isso demonstra a importância no empoderamento feminino que, para Lagarde (1996, p. 209), “implica na inversão dos mecanismos de poder patriarcais fundados na opressão e na mudança de normas, crenças, mentalidades, usos e costumes, práticas sociais e conquistas de direitos pela mulher”.

Tudo isso envolve um problema muito maior, que não foi e nem está perto de ser resolvido, o machismo. Essa dominação masculina também não é de hoje, e está fortemente relacionada com o capitalismo, já que a exploração econômica e opressão sexual da mulher andam de forma paralela (CALIÓ, 1992, p. 4). Isso significa que, desde que a Revolução Industrial teve seu pico, trazendo as mulheres para fora de seu ambiente privado para trabalharem nas fábricas, as mesmas sofrem desigualdades em relação à seus salários e ao tipo de atividade que são permitidas fazer.

Ao mesmo tempo, os homens recebiam mais e poderiam realizar qualquer atividade que estivesse ao seus alcances, dando a ideia de que teriam uma espécie de “poder” sobre as mulheres, dominando-as economicamente. Tudo isso reforçando um paradigma de que elas não têm autonomia alguma, e, assim, as mesmas deveriam se ater ao ambiente privado e cuidar das atividades domésticas, de acordo com essa visão machista.

Conforme Welzer-Lang (2001, p. 461), “os homens dominam coletiva e individualmente as mulheres. Esta dominação se exerce na esfera privada ou pública e atribui aos homens privilégios materiais, culturais e simbólicos”, ou seja, quanto mais inseguras e dominadas as mulheres forem, mais privilegiados serão os homens. Cabe também refletir aqui que, ainda na atualidade, as mulheres são oprimidas através de oportunidades de empregos, que estão, em sua grande maioria, relacionadas com seus afazeres domésticos, ou seja, até mesmo no que tange a área profissional cabem as nuances da sociedade patriarcal (MOREIRA, 2017, p. 31-32), e a mulher se vê constantemente desamparada com tantos obstáculos.

Ademais, como já foi dito, o patriarcado fixou tanto a ideia de que a mulher deve se conformar em ser subjugada e dominada, que a mesma foi perdendo espaço no ambiente público, julgando e sendo julgada inclusive por outras mulheres se escolhesse um caminho diferente (CRUZ, 2016, p. 70). Assim, com os seus direitos à cidade ofuscados, o mundo fora de casa foi ficando cada vez mais assustador para todas as mulheres corajosas que decidiam

frequentar o ambiente público, mesmo que fosse para visitar um parente, dar uma volta no parque ou ir trabalhar e lutar por sua autonomia. De acordo com Moura e Melo (2017, p. 1220), “elas têm diariamente o direito de ir e vir negado, restando-lhes duas opções: viver à margem da sociedade ou se arriscar nos caminhos diários e viver à mercê da violência urbana”.

Com isso, fatores como a falta de calçadas, a falta de luzes em horários noturnos, locais pouco frequentados (ou até os muito frequentados) são um sinal de perigo às mulheres, que pensam duas vezes antes de sair de casa. O medo frequente e incessante, o “olhar para trás” ao ouvir passos na rua, o perigo de sofrer um assédio ou estupro faz parte do cotidiano feminino, já que apesar de as mulheres lutarem contra tudo isso ainda se veem longe de uma solução eficaz e duradoura. Conforme Almeida (2018, p.16):

O medo enfrentado pelas mulheres na cidade se reflete em atividades como utilizar o transporte público devido ao receio de ser assediada, transitar por vias públicas vazias e em que não há iluminação adequada, com altos riscos de serem violadas sexualmente, reduzindo a autonomia e liberdade da mulher na ocupação do espaço público.

De acordo com a pesquisa empírica feita no artigo em questão, fica claro que as mulheres não se sentem seguras utilizando nenhum meio de transporte (100 pessoas responderam isso), e o motivo pelo qual elas mais usam o “Vagão Rosa” é justamente pela sua segurança (de acordo com 88 pessoas entrevistadas), seguido pela ideia de haver mais respeito (resposta de 62 pessoas), o que só comprova que a mobilidade feminina ainda passa por uma série de dificuldades, e que qualquer tentativa de tornar o percurso mais fácil, é aceita de bom grado, motivo pelo qual muitas fazem uso de tal política pública (109 pessoas responderam isso), mas sabem que é de curto prazo (conforme a resposta de 67 pessoas).

Isso porque, apesar de o vagão exclusivo para mulheres e deficientes físicos proteger a integridade física das mulheres (resposta de 98 pessoas), ele não resolve o problema maior, o machismo impetrado na sociedade, que continua sendo a causa das violências físicas sofridas em outros vagões, do lado de fora dos metrô, em outros transportes públicos e até mesmo dentro de casa. Ou seja, é uma política que cumpre com a finalidade de evitar constrangimentos durante o percurso (de acordo com 76 pessoas), mas não resolve nada após a saída da mulher para continuar com sua rota.

Tudo isso gera outros problemas, como, por exemplo, a ideia de que segregar uma mulher, separando-a de todos os homens, seria o certo a se fazer, e as que não optassem por

isso seriam culpadas por qualquer forma de violência sofrida. Remete também a ideia de que a dominação masculina é legitimada, e que homens podem tratar as mulheres como bem entendem se elas estiverem fora de seu “círculo de proteção” (CRUZ, 2016, p. 9). Além disso, no entendimento de Farah (2004, p. 65), “há programas que, embora focalizem as mulheres ou a elas dirijam módulos específicos, acabam por reiterar desigualdades de gênero, reafirmando uma posição tutelada e subordinada da mulher tanto no espaço público como no privado”.

Outros problemas relacionados com a mesma política citada são a falta constante de sinalização e fiscalização, o que gera oportunidade para homens ocuparem o espaço destinado à segurança dessas mulheres (MOREIRA, 2017, p. 45), e até mesmo o desconhecimento dessa política por várias mulheres, já que, de acordo com a pergunta “Por que você não usa o Vagão Rosa?” na pesquisa empírica, foi pontuado por uma das entrevistadas que ela nem saberia qual é o referido vagão, por isso não o utilizava. Tudo isso gera uma enorme frustração e aclamação feminina de que mulheres devem sempre ser respeitadas onde estiverem, e que deve haver uma maior conscientização e educação voltadas para todos sobre o que é assédio, como denunciar e como de fato tratar uma mulher para ir desconstruindo o que a sociedade patriarcal criou, e, só então trazer à tona uma paz para as mulheres ao sair ou permanecer em casa.

É importante ressaltar também que a política voltada a reservar um vagão exclusivo para as mulheres, seja em horário integral ou não, foi iniciada fora do país e ainda funciona até hoje. Em 1992, na Índia, o vagão exclusivo para mulheres foi criado pela primeira vez em horário integral e, como várias mulheres relataram que ele estava sendo desrespeitado por homens, foi-se aumentado o policiamento no local (ALBUQUERQUE, 2016, p. 12). A alternativa se espalhou rapidamente para Cairo no Egito, Cidade do México no México, Tóquio e Osaka no Japão (local com alto índice de assédios nos metrô e trens, principalmente pela superlotação) e outros (BALASSIANO; BARROS; TEIXEIRA, 2019, p. 6-7).

O mais interessante é que além da política do vagão exclusivo para mulheres no exterior existem programas e serviços voltados essencialmente para o meio feminino e que buscam garantir sua proteção e sua assistência, como por exemplo, táxis somente com motoristas mulheres e que só atendem passageiras femininas no Egito, Dubai, Síria e Líbia, o programa “Viajemos Seguras” no México que oferece um disque-denúncias de assédio 24

horas nos transportes públicos, a criação de vagas próximas aos pontos de ônibus ou estações de trem e metrô e perto de postos de iluminação reservadas para mulheres na Alemanha e na China, a feminização da polícia de trânsito (inclusão simbólica de mulheres através da mudança da cor dos semáforos ou sinais nas ruas) em Viena e no Peru e também a linha Athenea de ônibus exclusivos para mulheres no México (ALBUQUERQUE, 2016, p. 12-13).

Sendo assim, entende-se que, apesar de a política do “Vagão Rosa” ser extremamente polêmica, a mesma traz conforto e segurança, mesmo que temporariamente, para as mulheres durante seu percurso do ambiente privado para o público. Talvez seja o início de uma maior visibilidade feminina por parte dos planejadores urbanos, já que incitou inúmeros questionamentos e reforçou a necessidade de existir um espaço seguro para as mulheres circularem, da mesma forma que os homens. Com certeza esse espaço não irá surgir sem muitas lutas e oposições femininas, mas a voz das mulheres poderia trazer novas opções de políticas públicas para a mobilidade feminina, e, quem sabe, transformar pensamentos machistas no futuro.

Considerações Finais

Tendo em vista as informações trazidas à tona até este momento, cabe dizer que a estrutura patriarcal continua influenciando na insegurança das mulheres em diversos aspectos, mas principalmente ao usarem os transportes públicos. Isso ocorre porque até hoje a ideia de dominação masculina (tanto econômica quanto sexual) sobre as mulheres é a que prevalece, fazendo com que estas se tornem objetificadas para trazerem benefícios aos homens, e assim, ficando à mercê dos mesmos.

Sair do ambiente doméstico e se dirigir ao ambiente público não é o ideal ainda para as mulheres na nossa sociedade, já que o último é um local de enorme presença masculina. O maior problema nisso é saber que os homens que prevalecem no ambiente externo foram educados a tratar as mulheres como bem entendem e aí mora o perigo para aquelas que saem sozinhas (ou não) e usam os transportes públicos para se deslocarem.

Além disso, um planejamento urbano que se preocupe com os interesses dessas mulheres ainda não se faz presente, o que significa que as ruas de ambientes públicos não possuem iluminações, calçadas ou paradas seguras suficientes para que haja uma despreocupação feminina ao circular pela cidade. O direito à cidade não é algo que envolve o

cotidiano das mulheres, já que a falta da presença feminina na política é um fato, e a maioria esmagadora de homens buscam trazer à tona os seus próprios interesses, por ser este ambiente “seus” historicamente.

Assim, cabe dizer que os movimentos feministas trouxeram grande visibilidade para a importância de incluir as mulheres nos direitos, e estão a cada dia mais levando à aprimoração da construção de um ambiente seguro, mas ainda não são suficientes. O mesmo pode ser dito da política pública do “Vagão Rosa”, que nem mesmo foi uma reivindicação feminina, mas serviu para resolver, às vezes, os assédios nos metrô para aquelas que o usam.

Com tudo isso, o que pode ser entendido é que, de acordo com uma das respostas dadas pelas entrevistadas na pesquisa empírica realizada, “[...] rosa é apenas uma linda cor. Nem é a minha preferida. Não ajuda em nada na luta das mulheres por segurança, por justiça ou por qualquer motivo que seja a luta. O vagão é uma espécie de ‘cala a boca’, uma vez que não resolve o real problema”. Ou seja, falta mais conscientização, educação, campanhas para promover o respeito às mulheres e o fim do machismo na nossa sociedade, porque até que isso ocorra, todas as outras políticas serão apenas eficazes, mas a curto prazo.

De acordo com outra resposta das entrevistadas, “[...] considero que devo ter meu direito de não ser assediada em qualquer lugar, inclusive nos outros vagões” e “devo ser respeitada como mulher em qualquer lugar que esteja” fica claro o desespero feminino em apenas querer o básico, que é o direito das mulheres de ir e vir sem serem desrespeitadas e sem sofrerem medo constante todos os dias ao sair de casa.

A dificuldade de utilizar os meios de transporte ou até mesmo ao andar a pé para sair do ambiente privado e fazer qualquer coisa, por conta da insegurança que as mulheres sentem, é fruto da dominação masculina e resulta na legitimação do patriarcado, que vai conseguindo aos poucos amedrontar ainda mais o público feminino para voltar ao “seu local de origem”, que seria o ambiente doméstico, na visão dos homens, para cuidar da família e dos afazeres diários e cansativos, que muitas vezes elas não querem.

Assim, quando não há uma falta de liberdade para fazer escolhas, existem diversos obstáculos para realizá-las, e a mulher se vê cada dia mais escrava da ditadura patriarcal. Logo, além da educação para converter essa ideia principal, é de suma importância a participação feminina dentro da política e também a reivindicação de seus direitos através de movimentos sociais, dando maior visibilidade aos seus interesses e levantando questionamentos para instigar outras mulheres a acompanhá-las e mudar a alienação dos

homens em relação à autonomia feminina, que já está acontecendo desde a primeira onda.

Dessa forma, a união dessas mulheres na busca de seus direitos deve envolver também o fim do capitalismo, que tem uma relação direta com a opressão que elas sentem. E, também, é importante que todas as classes, gêneros e raças tenham seus interesses abordados por estes movimentos, e que assuntos desprezados pelo homem, como o assédio e violência sexual, sejam trazidos à tona, já que apenas assim haverá a possibilidade de criar uma ampla defesa destes direitos para que sejam aclamados, buscando o bem-estar e a igualdade do coletivo.

Com grande persistência nesta luta, a intenção futura é que o número de assédios e feminicídios diminuam e que o ambiente público seja devidamente alcançado pelas mulheres com facilidade, sem insegurança, sem medo da lotação nos meios de transporte, trazendo direitos de igualdade e divisão de tarefas igualitárias entre homens e mulheres, para não sobrecarregar só um indivíduo. Assim, busca-se o fim da segregação para que as mulheres possam atuar em ambos os ambientes, sendo respeitadas em qualquer lugar que estiverem, seja em casa ou fora dela, e podendo finalmente alcançar mais independência em todos os sentidos.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, M. I. B. **De quantos caminhos se faz um direito?:** mobilidade e gênero nos quadros de cidade. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2019. Disponível em: <<https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/46907/46907.PDF>>. Acesso em: 10 de jul. 2020.

ALBUQUERQUE, M. I. B. **Nos trilhos do vagão rosa:** debates sobre a política de vagão único. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2016. Disponível em: <http://www.puc-rio.br/pibic/relatorio_resumo2016/relatorios_pdf/ccs/DIR/DIR-Mariana%20Imbelloni%20Braga%20Albuquerque.pdf>. Acesso em: 23 maio 2019.

ALMEIDA, A. C. A. **Cidade segura para as mulheres:** o direito à cidade da mulher e a ocupação dos espaços públicos. Recife: FDR-UFPE, 2018. Disponível em: <<https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/27437>>. Acesso em: 20 maio 2019.

ANA LETÍCIA. **Espaço mulher:** o lugar só delas no ônibus. Blog busca ônibus, 22 jun. 2017. Disponível em: <<http://blog.buscaonibus.com.br/espaco-mulher-onibus/>>. Acesso em: 14 fev. 2020.

ANDRADE, S. S; BARZOTO, C. E; MEYER, D. E. E. Transversalidade de gênero em

políticas públicas: Uma revisão de literatura. **Revista Práxis**, Novo Hamburgo, v. 2, p. 81-106, maio 2019. ISSN 2448-1939. Disponível em:
<<https://periodicos.feevale.br/seer/index.php/revistapraxis/article/view/1816/2377>>. Acesso em: 23 mar. 2020.

BALASSIANO, R; BARROS, P. L.; TEIXEIRA, E. H. S. B. **O vagão exclusivo para mulheres no sistema metro-ferroviário**: a visão da usuária. Rio de Janeiro: COPPE-UFRJ, s.d. Disponível em:
<https://www.academia.edu/26097635/O_Vag%C3%A3o_Exclusivo_para_Mulheres_no_Sistema_Metro-Ferrovi%C3%A1rio_a_Vis%C3%A3o_da_Usu%C3%A1ria>. Acesso em: 22 abr. 2019.

BALDUÍNO, A. A.; JESUS, D. S. **Reflexões sobre mobilidade urbana de mulheres a partir de um recorte de classe e raça**. VII Seminário corpo, gênero e sexualidade. Rio Grande do Sul: FURG, 2018. Disponível em:
<<https://7seminario.furg.br/images/arquivo/313.pdf>>. Acesso em: 14 maio 2019.

BALDY, A; PEREIRA, S. **A mobilidade urbana da região metropolitana de São Paulo em detalhes**. Companhia do metropolitano de São Paulo – metrô e Secretaria estadual dos transportes metropolitanos. 24 jul. 2019. Disponível em:
<http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017_final_240719_versao_4.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2020.

BANDEIRA, L. **Fortalecimento da Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres para avançar na transversalidade da perspectiva de gênero nas políticas públicas**. Brasília, jan. 2005. Disponível em: <<http://transformatoriomargaridas.org.br/sistema/wp-content/uploads/2015/02/Genero-no-PPA-2004-2007.pdf>>. Acesso em: 28 mar. 2020.

BASTOS, M. **Maioria no transporte público, mulheres estão à margem das políticas de mobilidade**. Gênero e Número, 9 mar. 2017. Disponível em:
<<http://www.generonumero.media/maioria-no-transporte-publico-mulheres-estao-a-margem-das-politicas-de-mobilidade/>>. Acesso em: 1 maio 2020.

BEAUVOIR, S. **O segundo sexo**: fatos e mitos. 4. ed. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.

CALIÓ, S. A. **Incorporando a questão de gênero nos estudos e no planejamento urbano**. 1992. Disponível em:
<<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/737.pdf>>. Acesso em: 6 jan. 2020.

CRESCENCIO, I. E. **Representações discursivas sobre o feminismo na I conferência nacional de políticas para as mulheres (2004)**. Brasília: UnB, 2016. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/23231/1/2016_IsabelEscobarCrescencio.pdf>. Acesso em: 6 ago. 2019.

CRUZ, M. F. S. **Afinal qual é o espaço da mulher? Um estudo sobre a política de delimitação dos espaços da mulher no metrô do distrito federal: a culpabilização da vítima de abuso sexual nesse espaço**. Brasília: UnB, 2016. Disponível em: <http://bdm.unb.br/bitstream/10483/17437/1/2016_MariaDeFatimaCruz_tcc.pdf>. Acesso em: 2 maio 2019.

ESPAÇO mulher: O lugar só delas no ônibus. Blog busca ônibus. 22 de junho de 2017. Disponível em: <<http://blog.buscaonibus.com.br/espaco-mulher-onibus/>>. Acesso em: 14 fev. 2020.

FARAH, M. F. S. Gênero e políticas públicas. **Revista estudos feministas**, Florianópolis, v. 12, n. 1, p. 47, jan. 2004. ISSN: 1806-9584. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/ref/article/view/S0104-026X2004000100004/7943>>. Acesso em: 7 mar. 2019.

GANDRA, A. **Brasil ocupa 115º lugar em ranking de mulheres na política**. Agência Brasil, Rio de Janeiro, 30 mar. 2017. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2017-03/brasil-ocupa-115o-lugar-em-ranking-de-mulheres-na-politica>>. Acesso em: 3 fev. 2020.

IPEA. **ODS 5: Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas: o que mostra o retrato do Brasil?** Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9378>>. Acesso em: 29 mar. 2020.

IPEA. **Tolerância social à violência contra às mulheres**. 4 abr. 2014. Disponível em: <http://ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/140327_sips_violencia_mulheres.pdf>. Acesso em: 3 mar. 2020.

ITDP - BRASIL. **O acesso de mulheres e crianças à cidade**. 2018. Disponível em: <<http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2018/01/ITDP-Brasil--O-Acesso-de-Mulheres-e-Crianças-a-Cidade--JAN-2018-1.pdf>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

KOLLER, S. H; NARVAZ, M. G. Metodologias e estudos de gênero: articulando pesquisa, clínica e política. **Psicologia em Estudo**, Maringá, v. 11, n. 3, p. 647-654, dez. 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-73722006000300021&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: 27 ago. 2019.

LAGARDE, M. **Gênero y feminismo: desarrollo humano y democracia**. Madrid: Horas&Horas, 1996.

LAGO, M. C. S. **A psicanálise nas ondas dos feminismos**. Santa Catarina: UFSC, 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/1350>>. Acesso em: 20 fev. 2020.

LIMA, R. **Elas por elas: os números por trás dos feminicídios em 2019 no DF**. Metrôpoles. 26 jan. 2020. Disponível em: <<https://www.metropoles.com/materias-especiais/elas-por-elas-os-numeros-por-tras-dos-feminicidios-em-2019-no-df>>. Acesso em: 22 fev. 2020.

MACHADO, V. S. G. **A bicicleta como um veículo feminista: a relação entre o cicloativismo e o feminismo nas cidades de Niterói e Rio de Janeiro**. Seminário Internacional Fazendo Gênero 11. Florianópolis, 2017, ISSN 2179-510X. Disponível em: <<https://7seminario.furg.br/images/arquivo/313.pdf>>. Acesso em: 5 abr. 2019.

MELO, V. A; SCHETINO, A. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Revistas Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 17, n. 1, p. 111-134, abr. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2009000100007>. Acesso em: 30 nov. 2019.

MELO, J. H. A; MOURA, S. C. R. Mobilidade urbana na perspectiva das mulheres: Hacktivism no mapeamento de assédios em transportes públicos. In: WOMEN IN INFORMATION TECHNOLOGY (WIT), 11, São Paulo. **Anais do XI Women in information technology...** Porto Alegre: Sociedade Brasileira da Computação, jul. de 2017. Disponível em: <<https://sol.sbc.org.br/index.php/wit/article/view/3411>>. Acesso em: 8 jan. 2020.

MIRANDA, C. M. Os movimentos feministas e a construção de espaços institucionais para a garantia dos direitos das mulheres no Brasil e no Canadá. **Interfaces Brasil/Canadá - Revista Brasileira de Estudos Canadenses**, Canoas, v.15, n.1, p. 347-385, 2015. Disponível em: <<https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/interfaces/article/view/6721>>. Acesso: 17 dez. 2019.

MOREIRA, J. B. B. **Lugar de mulher é onde ela quiser: um estudo sobre direito à cidade e ao transporte público sobre perspectiva de gênero**. Natal: UFRN, 2017. Disponível em: <<https://monografias.ufrn.br/jspui/handle/123456789/5640>>. Acesso em: 20 maio 2019.

METRÔ-DF terá vagão exclusivo para mulheres durante todo o funcionamento. Notícias R7, 31 de agosto de 2015. Disponível em: <<https://noticias.r7.com/distrito-federal/metro-df-tera-vagao-exclusivo-para-mulheres-durante-todo-o-funcionamento-31082015>>. Acesso em: 7 jun.

2019.

METRÔ é usado só por 4,9% da população do DF, diz pesquisa da CNT. Notícias G1, 16 de dezembro de 2016. Disponível em: <<https://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/metro-e-usado-so-por-49-da-populacao-do-df-diz-pesquisa-da-cnt.ghml>>. Acesso em: 28 mar. 2020.

OKIN, S. M. Gênero, o público e o privado. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 16, n. 2, p. 305-332, ago. 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-026X2008000200002&script=sci_abstract&lng=pt>. Acesso em: 15 dez. 2019.

PEDRO, J. M. Traduzindo o debate: o uso da categoria gênero na pesquisa histórica. **História, Franca**, v. 24, n. 1, p. 77-98, 2015. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-90742005000100004&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 2 jan. 2020.

PRADO, M. F. **Proposta de bicicleta para incentivar seu uso e empoderamento da mulher na mobilidade urbana**. Porto Alegre: URFGS, 2018. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/193368>>. Acesso em: 3 abr. 2019.

SARAIVA, A. C. M. **Gênero e planejamento urbano**: trajetória recente da literatura sobre essa temática. XVII ENANPUR. São Paulo, 2017.

SILVA, A. R. N. **Assédio e violência no transporte público e o vagão feminino**: análise da política pública de segregação sob uma perspectiva de gênero. Rio de Janeiro: EMERJ, 2017. Disponível em: <https://www.emerj.tjrj.jus.br/revistas/genero_e_direito/edicoes/1_2017/pdf/AneliseRoquedoNascimentoSilva.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2019.

SOUZA-LOBO, E. **A classe operária tem dois sexos**: trabalho, dominação e resistência. São Paulo: Brasiliense, 1991.

UN-HABITAT. **Gender and urban planning**: issues and trends. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme, 2012.

VERGO, T. M. W. **Autonomia e empoderamento das mulheres usuárias das políticas públicas sociais**: algumas considerações a partir das teorias políticas feministas no trato dos conceitos de empoderamento e autonomia para as mulheres. 18º Redor. Recife: UFRPE, 2014. Disponível em: <<http://www.ufpb.br/evento/index.php/18redor/18redor/paper/view/696/765>>. Acesso em: 19 nov. 2019.

VIEIRA, C. A. **Imagens reveladas, diferenças veladas**: relações de gênero na dinâmica do espaço público na cidade do Salvador, Bahia. Salvador: UFBA, 2013. Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/23891>>. Acesso em: 8 fev. 2020.

WELZER-LANG, D. A construção do masculino: Dominação das mulheres e homofobia. **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, v. 9, n. 2, p. 460-482, 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-026X2001000200008&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: 17 mar. 2019.